

Essai - Range Rover P530 : Modernité et tradition

La cinquième génération du grand Range Rover, le seul et l'unique pour les inconditionnels de la marque, a vu le jour fin 2021. Résolument moderne tout en conservant l'identité unique de cet emblématique 4x4 anglais, il allie élégance et un certain dynamisme avec toujours autant de prestance. Voyons en détails ce qu'il nous propose. C'est parti pour un voyage dans un monde particulier qu'il est difficile de délaissier une fois qu'on y a goûté.



- V8, essence, 4'395 cm³
- 530 ch de 5'500 à 6'000 t/min
- 750 Nm de 1'850 à 4'600 t/min
- Boîte de vitesses automatique, 8 rap.
- Vitesse maxi : 250 km/h
- 0 à 100 km/h en 4.6 sec.
- Poids : 2'585 kg
- Long./larg./haut. (mm): 5'052 x 2'047 x 1'870
- Conso. mesurée : 15.16 l/100 km
- Emissions CO₂ : 272 g/km (G)
- dès CHF 169'300.-, mod.essayé: CHF 189'500.-

Plus de 50 ans de règne pour celui qui a été le premier 4x4 luxueux et qui traverse les époques tout en affirmant sa place au fil des modèles. S'il se décline en toujours plus de versions, il faut quand même noter que ce n'est que la cinquième génération depuis 1970. A titre de comparaison, la Porsche 911 qui a certes presque 10 ans de plus, en est déjà à la huitième. Un gage de tradition conservatrice pour notre Range Rover auquel cela sied à merveille.

Alors que je vous proposais l'essai de son prédécesseur en 2018, je ne tarissais alors pas d'éloges sur la proposition de Land Rover. Toutefois, je peux déjà vous annoncer que je suis une nouvelle fois subjugué par cette nouvelle mouture tant le constructeur a su faire évoluer en tout point de vue son vaisseau amiral.



A l'extérieur

C'est incontestable, malgré une robe modernisée, ce nouveau Range Rover conserve son identité spécifique qui permet de le différencier de tout autre grand SUV. Toutefois, même s'il arbore des dimensions très imposantes, plus de 5m de long et plus de 2m de large, les lignes globales sont plus dynamiques et élégantes que celles de celui qu'il remplace.

En le plaçant à côté d'un nouveau Range Rover Sport, les similitudes sont plus nombreuses et l'écart stylistique semble se réduire. Il faut admettre que son petit frère a clairement pris du galon, comme je vous l'indiquais lors de sa présentation en Angleterre au printemps de l'année dernière. Nous y reviendrons prochainement lors d'un essai complet.

De face, ce nouveau grand Range Rover arbore une calandre qui a été légèrement adoucie en adoptant plus de rondeurs aux extrémités. En photo, cela ne se remarque pas trop mais en le comparant à la génération précédente, c'est plus marquant. Son prédécesseur prend un petit coup de vieux tout en gagnant un

look vintage qui me charme également.

Le pare-brise plus incliné donne l'impression d'avoir un véhicule moins massif, surtout quand on l'observe depuis le côté. Il ne perd rien en prestance pour autant, les designers ont effectué un travail exemplaire. Les fausses ouïes latérales ont été remplacées par un élément en forme de U qui donne du caractère à l'ensemble. Lorsqu'on s'attarde dessus, il en devient presque perturbant même si on se dit que ça serait moins esthétique sans. Mais cet attribut se fond parfaitement dans le dessin des flancs.

C'est l'arrière qui interpelle probablement le plus avec des optiques verticales teintées de noir qui disparaissent totalement sur notre véhicule d'essai de couleur « Santorini Black ». Encore une fois, c'est moderne et stylé et ça questionne quand on se focalise sur ce détail. Toutefois, en prenant du recul pour admirer l'entièreté de ce nouveau Range Rover, cela ne choque plus.



A l'intérieur

Le sentiment est assez similaire au moment de grimper à bord. Si je découvre un habitacle qui a clairement évolué, je retrouve toujours les mêmes impressions que dans les autres modèles de la marque et cela quelles que soient les générations. L'esprit Range Rover est bien entendu conservé mais la présentation fait un bond en avant en matière de modernité, avec même une touche high-tech.

Ça vient notamment d'un bel écran 13,1 pouces placé au centre du tableau de

bord et qui affiche le système infodivertissement Pivi Pro. Ce dernier est ultra complet, radicalement plus rapide et permet de contrôler toutes les fonctions de l'auto. Avec la finition Autobiography de notre voiture, je vous garantis que c'est Byzance. En plus des multiples menus liés à la potentielle conduite offroad (pas sûr que beaucoup de propriétaires emmèneront leur Range hors des sentiers battus), je note l'excellent système de caméra 360 degrés. En lien avec cela et chose qui m'a particulièrement amusé, la possibilité de gicler la caméra située à l'arrière afin de la nettoyer. Absurde me direz-vous mais pas du tout, c'est plutôt une confirmation de l'importance donnée à chaque détail. Ça pourra se révéler très pratique lorsque vous aurez à manœuvrer pour atteler une remorque par exemple.

Qualité qui surpasse toutes les autres, c'est le confort une fois installé dans ce nouveau Range Rover. Après deux semaines, je me suis habitué et c'est en retrouvant ma voiture que j'ai véritablement constaté le niveau de l'agrément à bord de notre destrier britannique. Je pense qu'il y a que dans une Rolls-Royce qu'on est encore plus choyé. A l'avant, les sièges sont bien évidemment chauffants et réfrigérants mais proposent également des massages. Peu adepte de ces fioritures, je dois avouer que là, cela m'a plu. Le meilleur exemple, c'est lorsque vous devez arpenter l'autoroute Lausanne / Genève pendant les heures de pointe et qu'en plus la météo est mauvaise. A ce moment, j'ai activé la fonction massage, mis une belle musique classique et fini le stress de la route. J'ai profité de mon voyage en toute quiétude et ça aurait même pu durer beaucoup plus longtemps tant j'étais bien.

Comme je le mentionnais lors de l'essai du précédent Range Rover, en regard de la taille du véhicule, l'espace à bord n'est pas exceptionnel. C'est un peu pareil pour le coffre, même s'il affiche un volume de 818 litres en configuration normale et 1'841 litres une fois la banquette arrière rabattue.





Sous le capot

Le choix de motorisations ne manque pas sur ce nouveau Range Rover, allant de l'essence au diesel, en passant par des versions hybrides. Le constructeur a même annoncé une déclinaison entièrement électrique pour 2024. Mais pour le passionné de belles mécaniques que je suis, il n'y avait pas d'hésitation possible pour réaliser cet essai et mon choix c'est logiquement porté sur le fleuron de la gamme, le P530 équipé d'un V8 turbocompressé.

Pas vraiment politiquement correct - je le conçois - mais beaucoup trop attirant pour ne pas succomber. Son moteur V8 4.4 développe 530 ch pour un couple de 750 Nm, des valeurs qui me donnent des frissons. Enfin, pas longtemps, car rapportés aux plus de 2.5 tonnes de notre mastodonte, ça ne va pas procurer les sensations d'une supercar. Reste que son ronronnement m'a distillé juste ce qu'il faut de mélodie pour rendre l'expérience encore plus sympathique.

Du coup, vous imaginez bien qu'au chapitre de la consommation, celui qui fâche généralement et encore plus avec ce genre de caractéristiques, on ne va pas jouer dans la sobriété. En même temps, ce Range Rover n'incitant pas à la conduite sportive, j'ai été assez content de moi en calculant ma moyenne. Sur un peu moins de 1'000 km, j'ai mesuré une valeur de 15.16 l/100 km, alors que la fiche technique annonce 12.0 l/100 km en cycle mixte WLTP. Je vais être honnête, les chiffres varient énormément selon le rythme de conduite et ça ils peuvent s'avérer gargantuesques si vous avez le pied lourd.



Au volant

Si vous avez déjà roulé en Range Rover, de surcroît le grand (donc le vrai à mes yeux), il n'est pas nécessaire de vous expliquer le feeling qu'on ressent. Et si cela ne vous est jamais arrivé, c'est trop difficile à expliquer ; il faut le vivre. Toutefois, attention : une fois qu'on y a goûté, il est très difficile de décrocher, tous les conducteurs de Range Rover vous le diront. Certains tentent d'aller voir ailleurs mais globalement, ils reviennent toujours à leur premier amour. Pour ma part, je suis un inconditionnel et si je pouvais, je roulerai avec au quotidien.

Exception faite du tarif et de l'image plutôt ostentatoire, il faut avant tout s'habituer à la taille de l'engin. Ce n'est pas une contrainte à la conduite car toutes les aides sont là pour vous assister et ce Range Rover se manie avec une aisance bluffante. De plus, cette nouvelle mouture dispose pour la première fois des roues arrière directrices, qui vous permettent d'opérer un demi-tour sur route presque partout sans devoir mettre la marche arrière. Si la direction est plutôt légère, je trouve qu'elle transmet quand même bien le ressenti de la route, avec un aspect ultra feutré toutefois. L'auto ne poussant pas à appliquer un rythme diabolique, on se complait dans une conduite coulée et douce. Ce n'est pas vraiment ce que j'affectionne d'habitude mais à l'instar d'une Rolls-Royce, au volant d'un grand Range, je m'y fais sans peine.

Il sera donc facile d'évoluer au centre-ville de Genève ou dans n'importe quel coin exigü. Finalement, seule la taille des places de parking est un problème. Car même en vous donnant toute la peine du monde, ça a tendance à dépasser de tous les côtés. De manière générale, les places sont souvent trop petites en regard de la taille des voitures actuelles mais avec ce grand Range Rover, c'est encore plus flagrant.

A part ce détail qu'on assimile assez vite, tous vos déplacements se font dans un confort impérial. Il y a tout d'abord l'amortissement qui absorbe la quasi-totalité

des imperfections de l'asphalte et cela même sur des tracés défoncés, puis le silence à bord. Le niveau d'isolation phonique est impressionnant et couplé à la douceur procurée par l'excellent travail des suspensions, cela élève l'expérience presque au niveau d'une Rolls-Royce. Oui, je fais souvent référence au niveau ultime de l'automobile mais c'est simplement parce que selon moi, c'est la seule marque qui offre un niveau supérieur en matière de confort. L'expérience à bord de ce Range Rover allie volupté et quiétude, c'est remarquable. A noter que c'était déjà le cas avec la version précédente mais cette nouvelle génération gagne encore en finesse et propose ainsi une véritable amélioration.

Bon, avec 530 chevaux sous le capot, je me devais quand même de voir ce que ça donnait lorsqu'on les cravache. La délicatesse des commandes ne pousse pas à le faire mais lorsqu'on écrase l'accélérateur, ça pousse très fort. L'ambiance à bord devient rapidement rock'n'roll, surtout si le tracé commence à être sinueux. Aventure à expérimenter seul de préférence car la prise de roulis et les transferts de masse peuvent être assez brutaux. On sait bien que ce n'est pas ce qu'il aime mais notre Range ne rechigne pas à la tâche.

Dernier test, la conduite tout-terrain. A part une brève escapade dans une gravière boueuse, je n'ai malheureusement pas pu profiter des réelles capacités de ce Range Rover. Reste que connaissant les valeurs de la marque, la multitude de modes à disposition, les blocages de différentiels, etc. je ne doute en rien de son potentiel. Mais comme je le disais au préalable, pas sûr que beaucoup de Range, surtout en finition Autobiography, affrontent ce genre de situation.



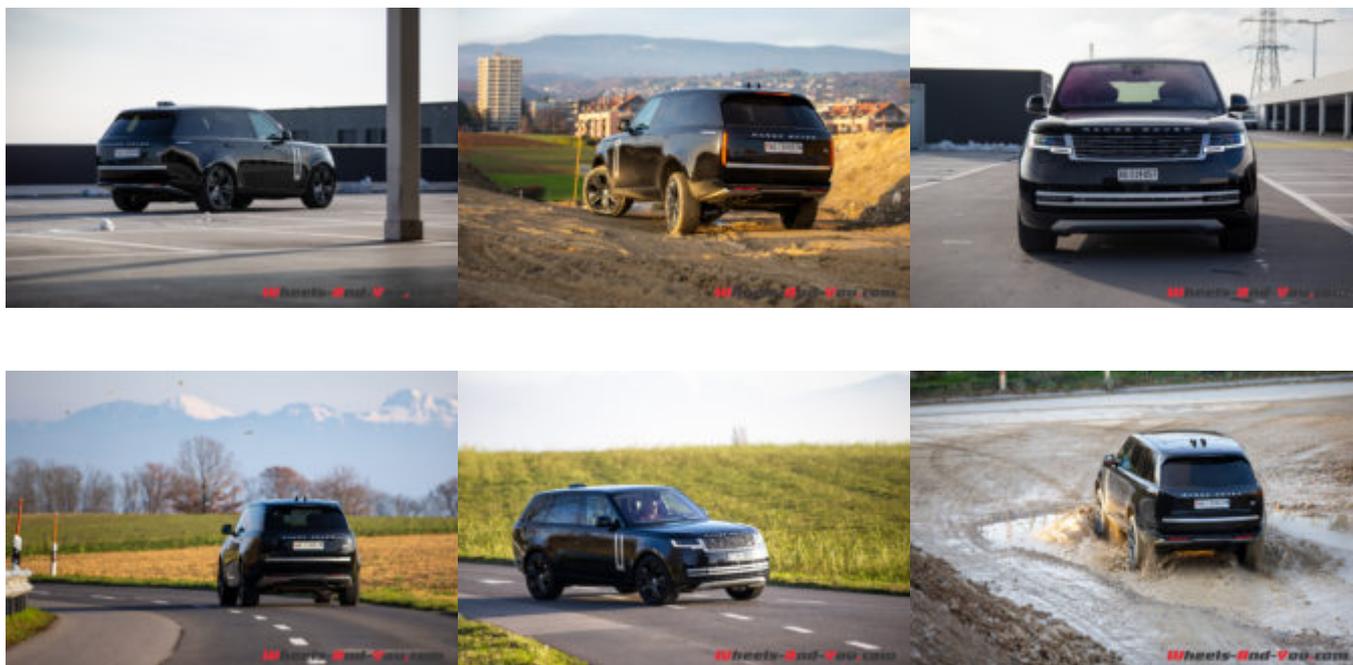


Verdict

Sur la réserve lors de sa présentation, car en photo je trouvais qu'il révolutionnait un peu trop le dessin traditionnel du mythique Range Rover, j'ajuste ma perception après les deux semaines au volant de cette cinquième génération. Certes, le design est radicalement modernisé mais le style de l'ensemble conserve parfaitement l'esprit du modèle. Le constructeur a su faire évoluer son véhicule emblématique pour préserver l'excellence du produit, avec toutes les dernières technologies de pointe et sans rogner sur ses capacités offroad qui en font un engin unique.

A l'instar de la monarchie britannique, le Range Rover continue de régner avec ses qualités et ses défauts. En fait, appelons plutôt cela ses spécificités, que les adeptes considèrent comme parfaitement normales et que les autres ne comprennent pas. Mais cela importe peu, voir pas tout du tout à la première tranche de personnes dont j'avoue faire partie. God Save the King.





Prix et options - Range Rover Autobiography P530

Prix de base : CHF 185'800.-

Peinture métallisée "Santorini Black" : CHF 1'200.-

Vitres arrière fumées : CHF 540.-

Crochet d'attelage déployable électriquement : CHF 1'480.-

Système avancé d'assistance au remorquage : CHF 420.-

Écrous de roues antivol : CHF 60.-

Alarme volumétrique : CHF 500.-

Prix TOTAL : CHF 189'500.-





Pour partager vos impressions, rendez-vous sur notre page FaceBook.

Nos remerciements à Jaguar Land Rover (Suisse) SA pour le prêt de ce Range Rover Autobiography P530, ainsi qu'au garage Autobritt SA aux Acacias/Genève pour leur soutien logistique.





A lire aussi

Essai - Land Rover Defender 110 P400e : Plus bobo qu'écolo !

Essai - Land Rover Defender 90 D200 : L'icône anglaise au format court

Essai - Range Rover Evoque P300e PHEV : Il se met au vert

Essai - Land Rover Defender 110 P400 : Le fils n'a rien à envier au père

Essai - Range Rover Sport HST : La force subtile

Essai - Range Rover Velar SVAutobiography : Le Mr. Hide du Dr. F-Pace SVR

Essai - Range Rover Evoque P250 : Il monte en gamme !

Essai - Range Rover Sport P400e : L'aboutissement raisonnable ?

Premier contact - Range Rover Evoque : Le même, ou presque, en mieux !

Loisirs - Stage de conduite d'hiver avec Jaguar Land Rover, édition 2019

Essai - Range Rover V8 5.0 S/C : Le règne perdue...

Essai - Land Rover Discovery Sport 2.0 Si4 290 ch : Baroudeur dans l'âme et dans la constance

Essai - Range Rover Velar : Ligne de break pour SUV au summum du chic

Essai - Land Rover Discovery : Baroudeur en tenue de ville

Essai - Range Rover Evoque Convertible : Un nouveau segment prometteur ?

Essai - Land Rover Defender : Requiem pour une légende

Essai - Range Rover Sport SVR : L'enfant terrible de Sa Majesté!

Essai - Range Rover Sport 3.0 SDV6 Hybrid : L'esprit Range reste intact

Essai - Land Rover Discovery Sport : Multifonctions à la sauce british

Essai - Range Rover Sport V6 3.0 S/C : Raffinement et sportivité

Essai - Range Rover SDV8 : "The King and I"

Essai - Range Rover Evoque Si4 : Une "Evoquation" de la voiture polyvalente

Essai - Land Rover Freelander 2 SD4 : Détails ou révolution ?

Lancement - Range Rover Sport

Nouveauté - Range Rover SV

Nouveauté - Range Rover MY22

Nouveauté - Land Rover Defender V8

Nouveauté - Land Rover Discovery MY21

Nouveauté - Range Rover Velar MY21

Nouveauté - Land Rover Discovery Sport P300e PHEV & Range Rover Evoque P300e PHEV

Lancement - Land Rover Defender

Nouveauté - Land Rover Discovery Sport

Evènement - Land Rover fête son 70ème anniversaire !

Nouveauté - Range Rover Velar SVAutobiography Dynamic Edition

Nouveauté - Range Rover Evoque

Avant-première - Range Rover SV Coupé

Nouveauté - Land Rover Defender V8 Edition

Nouveauté - Range Rover MY18

Nouveauté - Range Rover Sport P400e (Plug-in-Hybrid Electric Vehicle)

Nouveauté - Land Rover Discovery SVX

Horlogerie - Zenith Chronomaster Range Rover Velar Special Edition

Nouveauté - Range Rover Velar

Avant-première - Range Rover Velar

Nouveauté - Land Rover Discovery

Présentation - "Renaissance" du Land Rover Series I

Nouveauté - Range Rover Evoque Convertible

Evènement - Defender Farewell Party

Avant-première : Range Rover Evoque Convertible

Nouveauté - Land Rover Defender "Celebration Series"

Nouveauté - Range Rover Evoque MY16

Nouveauté - Land Rover Discovery Sport

Nouveauté - Range Rover Sport SVR

Présentation - Range Rover Sport SVR

Présentation - Land Rover Discovery Vision Concept

Avant-Première - Land Rover Concept Discovery Vision

Nouveauté - Range Rover Evoque Autobiography Dynamic

Nouveauté - Land Rover Discovery MY2014

Présentation - Range Rover Hybrid

Nouveauté - Range Rover Sport

Présentation - Land Rover Defender électrique

Nouveauté - Range Rover

Genève 2012 - Range Rover Evoque Convertible Concept

Présentation - Range Rover Evoque Convertible Concept

Événement - Inauguration de Autobritt Grand-Pré

Genève 2011 - Range Rover Evoque

